

Hotchkiss 686 1936–39

MOTORNYTT **fredag 8 november**
Föregående **onsdag 6 november**

1. Därför kollapsar elbilsförsäljningen i Norge

2. Provkörning av Renault Zoe R135

3. Provkörning av BMW X3 M Competition

4. Provkörning: Aiways U5 (2019)

5. Fredagsfilm: Höga hoppa och breda sladdar

6. Hemliga BMW 767iL med V16-motor

7. ”Vackraste Countachen du kommer att se någonstans”

8. Grattis Parisienne!

1. Därför kollapsar elbilsförsäljningen i Norge

Redaktören bytbil, 2019-11-04

"Folk på landsorten fortfarande skeptiska"



40 procent minskad försäljning den senaste månaden. Antal nya elbilar har stannat upp rejält i Norge. – Många stadsbor har redan köpt elbil. Däremot verkar bilister på landsorten vara skeptiska till elbilar, och det beror på att de kör längre sträckor, säger Christina Bu, generalskreterare i Norsk elbilförening.

Norge har varit föregångslandet i många år när det gäller elbilar. Under 90-talet beslutade sig för att ta bort skatten på elbilar och i början på 2000-talet slopade Norge även momsen. Dessutom fick förare i elbilar köra i bussfilerna och parkeringen blev gratis på kommunens mark. För fem år sedan tog man också bort momsen på leasing av elbilar.

Norrmännen började förstås att handla elbilar i rekordfart – i fjol blev andelen elbilar 31,2 procent av nybilsregistreringarna. Om man räknar in importen av elbilar (merparten från Sverige) ökar elbilsandelen till 34,2 procent.

Men den senaste månaden har försäljningen bromsat rejält. Minskningen på 2 344 elbilar jämfört med september i år betyder en nedgång med 40 procent på bara en månad.

– Det är oroväckande att nästan 65 procent av Norges befolkning väljer något annat än elbilar, säger Christina Bu, generalskreterare i Norsk elbilförening till norska tidningen Nettavisen.

– De låga försäljningssiffrorna visar att vi behöver en starkare elbilssatsning i Norge. En sån satsning bör finnas med i politikernas nästa statsbudget.

Andelen som köpte elbilar i oktober – 35,7 procent – är det lägsta på ett halvår. Delvis kan nedgången förklaras av att Oslo införde en ny vägtull strax före sommaren, och elbilarna slipper inte längre avgifter.

Dessutom pratas det om att parkeringen på kommunal mark inte längre kommer att vara gratis.

Men Christina Bu menar att det är på den norska landsbygden som de flesta har valt att avstå från elbil.

– Ja, bilister på landsorten vara skeptiska till elbilar, och det beror på att de kör längre sträckor. Om fler ska köpa elbilar så måste vi överbevisa alla skeptiker.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Provkörning av Renault Zoe R135

Erik Wedberg

2 november 2019

Renault Zoe är Europas mest sålda elbil, men det kommer den inte att vara länge till. Snart är Volkswagen ID.3 här och för att möta den nya konkurrensen ger Renault lilla Zoe ett rejält lyft. Det kommer förmodligen inte att räcka.



Det är inte många modeller som kan kalla sig storsäljare i sitt segment så långt som sju år efter lanseringen. Men det kan Zoe.

Den franska elbilen lanserades år 2012 som en av de första elbilarna som inte kostade multum och det förde upp den till toppen av elbilsförsäljningen. Zoe är Europas mest sålda elbil och tog en 18-procentig marknadsandel i fjol. I Sverige är den på plats nummer två hittills i år, endast slagen av Tesla Model 3. Betyder det att Zoe är den näst bästa elbilen?

Nja, sju år efter lanseringen och i ljuset av ny konkurrens, beskrivs Zoe bättre som en medioker elbil med trånga innerutrymmen och begränsad räckvidd. Men det är väl inget som en rejäl uppdatering inte kan råda bot på? Det hoppas i alla fall Renault som lanserar en rejält moderniserad variant av Zoe.

Nyheterna är påtagliga. På plats bakom ratten ser man direkt att den, ratten alltså, är ny och hämtad från nya Clio. Framför ratten finns en tiotumsskärm som visar hastighet, batteriets laddnivå, en kartbild och mycket annan information. Till höger om ratten finns en ny, 9,3 tum stor pekskärm med vilken man kontrollerar de flesta av bilens funktioner.

Som en stark kontrast till den moderna pekskärmen finns vreden som styr klimatanläggningen. Det är tre helt vanliga vred och är det inte… jo, nog tusan är det exakt likadana vred som finns i den lågbudgetosande koncernkusinen Dacia Duster.

Zoes delvis nya interiör är en välkommen förändring. Om man så vill kan man få delar av instrumentpanelen och stolarna klädda i ett grått och grovt tyg som tillverkas av återvunna säkerhetsbälten och PET-flaskor.



Zoes bakända är milt uppdaterad. Bakljusen behåller sin yttre form men har nya insatser. Förresten, visste du att Zoe, när den kom 2012, genast mötte stort motstånd från en fransk kvinna? Kvinnan Zoe Renault tyckte nämligen att Renault hade stulit hennes namn.

Zoe har äntligen blivit av med den gamla, mekaniska växelspaken. De tidigare årsmodellernas rejäla spak som skjuts framåt eller bakåt har minst sagt passat Zoe dåligt. I den nya bilen väljer man växel med en så kallad e-shifter. Det är helt enkelt en liten spak som duttas framåt eller bakåt och på elektronisk väg förs kommandot vidare till elmotorn. Borta är också handbromskryckan mellan framstolarna. Den är bytt mot en liten knapp. Det har frigjort utrymme som används för en platta för trådlös laddning av en mobiltelefon. En sund prioritering.

Laddplattan och de nya, modernt utformade skärmarna skär sig rejält mot framstolarna. Att passagerarstolen fram inte går att höja eller sänka får man köpa, det är inte ovanligt i bilar av den här storleken. Men att inte heller förarstolen går att justera i höjd är snålt. Det är sannolikt en besparingsåtgärd för att hålla priset nere men det finns betydligt billigare bilar som erbjuder föraren möjligheten att vara längre än 190 centimeter eller kortare än 170 centimeter. I Zoe ska man helst befinna sig inom det spannet, annars sitter man för nära taket eller för nära golvet. Framstolarna är dessutom av enklaste sort utan svankstöd och med platt stoppning som ger träsmak efter några timmars körning.



Förarplatsen i Zoe är rejält moderniserad med skärm framför ratten och en stor pekskärm på instrumentpanelen.



Framstolarna är platta och så enkelt konstruerade att de inte går att höja eller sänka.

Under framstolarna, och baksätet för den delen, finns det som är den stora grejen med Zoe – batteripaketet. Som en rejäl landgångsmacka mellan fram- och bakhjul ligger batteripaketet som i den nya bilen har en kapacitet på 52 kWh (kilowattimmar). Ökningen kommer sig av ny teknik i battericellerna. Det gör det möjligt att köra upp till 39 mil på en laddning, enligt mätning i den nya, tuffare körcykeln WLTP. Gamla Zoe, med ett 41 kWh stort batteri, klarade 30 mil.

Provkörning av BMW X3 M Competition

Zoes nya motor är ett lika välkommet tillskott. Zoe har aldrig varit någon av de snabbaste elbilarna och det har den inte blivit nu heller, men med 135 hästkrafter i stället för 110 klarar den i alla fall ett högre tempo. En acceleration från 0 till 100 km/h på 9,5 sekunder och en toppfart på 140 km/h kommer dock inte att göra någon fartblind.

Zoe är en av de långsammaste elbilarna, men behöver kanske inte en starkare motor än så här trots allt. Till skillnad från många konkurrenter är den inte bak- utan framhjulsdriven och har därför svårare att förvandla motorns effekt till hastighet på vägen. Framhjulsdrift passar sämre än bakhjulsdrift på elbilar som har så mycket kraft redan från start.

Den som kan nöja sig med långsammare acceleration kan fortfarande välja den gamla 110-hästarsmotorn och på köpet få två kilometer längre räckvidd och 20 000 kronor kvar i plånboken.

Zoe har fram tills nu varit en av få elbilar som inte har gått att snabbladda. 22 kW (kilowatt) laddeffekt har varit max och det har bokstavligt talat satt stopp för Zoe på långresor. Den nya modellen begåvas med möjlighet till snabbladdning med 50 kW. Bakom Renault-märket i fronten finns kontaktuttag som passar med CCS-kontakten som nu finns på i stort sett alla laddstationer i Sverige och Europa. Det här gör att man kan ladda energi för 15 mils körning på 30 minuter. 0 till 80 procent laddning går på 1 timme och 10 minuter. Snabbladdningsmöjligheten kostar dock extra. CCS-kontakten är ett tillval för 9 990 kronor.

Hur snabbladdningen kommer att fungera i praktiken återstår att se. Batteripaketet är nämligen inte vätskekylt, utan kyls endast av luft. Nissan Leaf har en liknande lösning och har visat sig vara svår att snabbladda upprepade gånger under långkörning eftersom batterierna blir för varma.

Det är inte tu tal om att Zoe med de nya egenskaperna har blivit en bättre bil. Trots det kommer den troligtvis att bli frånsprungen. Zoe är i dag Sveriges näst mest sålda elbil men kommer inte att vara det länge till då nya konkurrenter lurar i vassen. Elektriska Peugeot e-208 och Opel Corsa-e är på gång, med bättre snabbladdningsmöjligheter och liknande prisbilder. Allra värst kommer dock konkurrensen från Volkswagen ID.3 att bli – en större, rymligare och billigare elbil.

Det här är nytt!

52 kWh
Uppdateringen ger Zoe ett större batteri som ger räckvidd på upp till 39 mil.

50 kW
Zoe får nu möjlighet till snabbladdning. CCS-uttag och kapacitet upp till 50 kW-laddning.

Skärmar
Förarmiljön moderniseras med skärmar framför ratten och på instrumentpanelen.

LED
Nydesignade strålkastare med full LED-teknik.

Härifrån kommer Zoe-delarna



Zoe utvecklades ursprungligen i Renaults Technocenter i Guyancourt nära Paris. Bilarna sätts ihop i fabriken i Yvelines, även det nära Paris. Elmotorn och DC-omvandlaren är konstruerade av Renault själva och byggs i Cléon-fabriken i Seine Maritime nordväst om Paris. Batteripaketet och cellmodulerna kommer från LG Chems fabrik i polska Wroclaw som räknas till en av Europas största batterifabriker. LG Chem kommer att etablera en andra batterifabrik i Polen och säger att båda fabrikerna ska bli klimatneutrala. I dagsläget utgörs dock den absoluta majoriteten av Polens elmix av kolkraft.



Det går in över 190 centimeter lång Erik Wedberg i baksätet, men det är med nöd och näppe.



All elektronik, bortsett från batteripaketet, sitter under motorhuven fram.

Renault R135

Pris 386 990 kronor, säljs nu, första kundleverans november.

Motor El. Synkronmotor. Max effekt 135 hk (100 kW) mellan 4 200–11 136 r/min, max vridmoment 245 Nm mellan 1 500–3 600 r/min. Batterityp Litiumjon, 400 volt, 55 kWh (52 kWh användbar kapacitet). Likströmsladdning 50 kW.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 1-växlad reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum, däck 195/55 R16.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 259, längd 408, bredd 173, höjd 156, spårvidd f/b 151/149. Markfrigång 12. Tjänstevikt 1 502, maxlast 486, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 338–1 225 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 9,5 s, toppfart 140 km/h.

Bränsleförbrukning (WLTP) Blandad körning 1,79 kWh/mil. Räckvidd 38,3 mil.

Garantier Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, fri assistans så länge batteriet leasas.

Skatt 360 kronor per år de första tre åren.



Nya Zoe har begåvats med CCS-kontakt och stöd för snabbladdning upp till 50 kW. Men det kostar 9 900 kronor extra.



Zoes bagageutrymme är genomsnittligt för en bil i småbilssegmentet.

Rivaler



Volkswagen ID.3
Prismässigt en tuff konkurrent för Zoe och i stort sett alla elbilar. Lite större, rymligare och med möjlighet till större batterikapacitet.
Pris: Från cirka 350 000 kronor.



Nissan Leaf 40 kWh
Billigaste versionen av Leaf har bara 110 hk och 40 kWh. Men den kostar ändå nästan 400.000 kronor.
Pris: 397 000 kronor.



GALLERI
Renault Zoe 2020
39 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Provkörning av BMW X3 M Competition

Robin Törnros, 3 november 2019

Suvmarknaden exploderar och fler vill att deras bil ska vara allt på en och samma gång. BMW:s bidrag till detta stavas X3 M. Vi åker till New Jersey och ser om den är något att ha.



I slutet av en lång slingrande kö till passkontrollen på Newarks flygplats möts jag av en blick som idiotförklarar mig när jag svarar på vad jag ska göra i landet.– Vadå, du ska provköra en bil och sedan flyga hem igen i morgon? Kontrollanten skakar bara på huvudet och skickar mig vidare in i landet. Några steg från båset hör jag honom ropa efter mig och tanken att jag ska hamna i en extra passkontroll börjar cirkulera i huvudet.

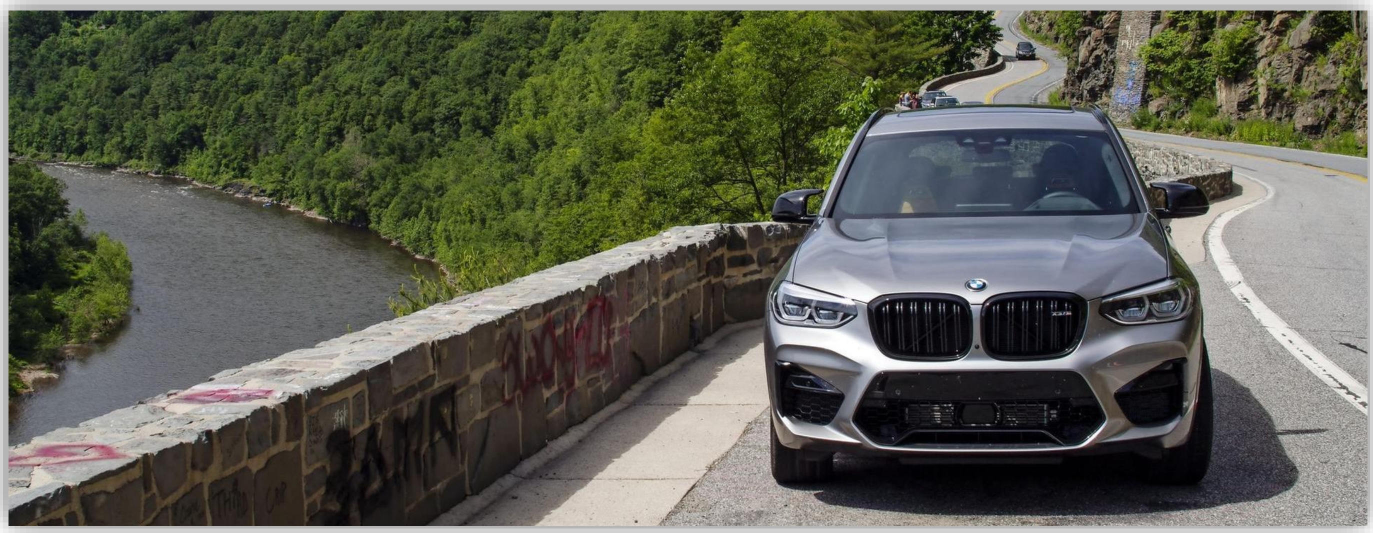
– Vad är det för bil, säger han. Jag pustar ut och berättar om nya BMW X3 M Competition och att den faktiskt byggs i staterna, närmare bestämt i Spartanburg, South Carolina.

– Jaha, den lilla alltså, säger han med en måttligt imponerad uppsyn.

Jag traskar vidare ut i den nästan 30-gradiga värmen med New Yorks skyline i horisonten – vadå liten? Det må vara ett uttjatat konstaterande men faktum är att till och med X5 kan anses vara liten med USA-mått mätt. Vagnparken här är helt enkelt en storlek större än på många andra platser. Detta är kanske även förklaringen till att det på programmet finns bankörning inplanerad med X3-syskonet X4 M Competition. En biltyp som egentligen inte har någonting på en bana att göra.

En silvergrå X3 M Competition står till mitt förfogande och jag viker ut på den så kallade kust till kust-vägen Interstate 80 som sträcker sig ända till San Fransisco. Den tar mig västerut genom New Jersey och det blir tydligt varför staten kallas för ”the garden state”, när de massiva gröna ytorna tornar upp sig bland små samhällen där det verkar vara flaggdag varje dag.

Bakom ratten skulle jag lika gärna kunna sitta i en helt vanlig X3 där det enda som skvallrar om att detta är något annorlunda är två illröda knappar på ratten märkt M1 och M2, några kolfiberdetaljer och riktigt omkramande stolar som håller mig på plats.



Merkostnad för M Competition Package är 61 900 kronor.

I motorvägsfart hörs ett dovt brummande som vittnar om bilens kapacitet, ett ljud som dessutom är något förstärkt via högtalarna. Ett populärt tilltag nu för tiden som i ärlighetens namn inte behövs i en bil som denna, eller i någon bil för den delen. Trots brummandet är även denna prestandaversion av X3 väl ljudisolerad från det mesta även om en del vägljud tränger in, något som troligen kan skyllas på de breda däcken som mäter 265/40 R21 bak.

Motorn är inte hämtad från syskonet M3 vilket man skulle kunna tro, i stället har BMW valt att utveckla en ny motor från grunden till just X3 och X4 M, även om grundkonceptet är detsamma. En rak treliterssexa som matas med dubbelturbo och som så småningom även kommer att hamna i nya M3. I X3 M levererar den 480 hästkrafter men på bagageluckan till bilen jag kör står det även Competition vilket betyder lite extra knuff. Total effekt är 510 hästkrafter och maxvridet ligger på 600 newtonmeter vilket räcker till en 0-100 km/h-tid på 4,1 sekunder. En minst sagt imponerande motor som gör det alldeles för lätt att nå hastigheter de tätt duggande State Troopers inte skulle gilla. Detta är den starkaste raka sexa som någonsin suttit i en M-bil.

Motorn har inte riktigt lika livfull karaktär som hos exempelvis Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio. I stället levereras kraften linjärt vilket påminner om en motor utan turboladdning, kraften finns där hela tiden och för X3 M till en mycket trevlig bekantskap även om den inte känns lika spännande som vissa konkurrenter.

Fjädringen är adaptiv M-sportfjädring som följer de tre olika körlägena men tyvärr så lider nya X3 M av samma sak som hos nya 3-serie med liknande system. Det är helt enkelt för lite skillnad mellan de olika lägena. Redan i Comfort är färden hård för att i Sport och Sport Plus bara bli ännu värre. Visserligen en god sak när du verkligen ska ägna dig åt aktiv körning men jag önskar att spannet mellan fullt ös och avkopplad långkörning hade kunnat vara större.

Något som det verkligen märks skillnad på är dock styrningen där det känns som att servon ger upp totalt när jag knappar in Sport Plus, men styrkänslan är lika vass som hos andra M-modeller även om karossen kränger en del under den höga vikten.

Vi anländer Monticello Motor Club som ligger vid foten av Catskillbergen i staten New York. En privatägd bana likt Ascari där det kostar mellan svindyrt och orimligt dyrt att vara medlem. Från 600 000 kronor plus en årlig avgift om 150 000 kronor. En bana som sträcker sig 5,8 kilometer med 18 kurvor och höjdskillnader på 137 meter. Motorn under huven hos X4 M Competition får sträcka ut sig rejält på den långa raksträckan innan det är dags för bromsarna att bita i inför chikanen. Baken blir lätt och orolig när bilens vikt flyttas framåt och ormar sig lite innan instyrning.



Vingarna på sidospeglarna känns igen från övriga M-syskon.

Trots att körläget är det mest aggressiva Sport Plus kränger det en hel del och X4 M häver sig över yttre framhjul, ut ur kurvorna märks det att fyrhjulsdriften, känd från M5 xDrive, driver mest på bakhjulen som sätter sig och skjuter på så kraftigt att jag glömmer bort att växla upp. Efter sju snabba varv går vi in i depå och det är över. Motorn är imponerande men det är väldigt tydligt att detta inte är någon bil för bankörning.



De röda knapparna på ratten går att konfigurera till förarens egna körläge.



M Driver's Pack med höjd fartspärr till 285 km/h kostar 24 000 kronor extra.

Åter i X3 M Competition går färden längs Delawarefloden som delar Pennsylvania och New Jersey. De snirkliga vägarna följer floden och bjuder på trevlig körning i mer lagom tempo, det är i denna miljö en bil som den här kommer nyttjas mest. Men trots det kommer jag aldrig riktigt överens med X3 M. Det är en bil full av kompromisser som gör att den inte blir riktigt bra på något. För mjuk och tung för bana, för hård och effektstark för vanlig väg. Detta är en status-symbol för folk i de rika kvarteren, men på bekostnad av komforten. Men det finns ett bättre val om du verkligen vill ha en massa M-logotyper på en suv från BMW. X3 M40i är en bil som bjuder på högre komfort, en motor som är fullt tillräcklig för vanlig väg och dessutom till ett mer sansat pris.

Det här är nytt

Motor Den raka treliterssexan är helt nyutvecklad för just X3 M.
M För första gången finns en äkta M-version av både X3 och X4.
M xDrive Både X3 och X4 får likadan fyrhjulsdrift som syskonet M5. Det betyder att bilen kan bli helt bakhjulsdriven om du så önskar.

BMW X3 M Competition

Pris 878 400 kronor, säljstart september.
Motor Bensin. Längsmonterad 6-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Cylinderavstängning. Dubbelturbo. Kompression 9,3:1. Borrning/slag 84,0/90,0 mm, cylindervolym 2 993 cm3. Max effekt 510 hk (375 kW) vid 6 250 r/min, max vridmoment 600 Nm mellan 2 600-5 950 r/min.
Kraftöverföring Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.
Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.
Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,6 meter.
Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.
Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd f/b 9,5/10 tum, däck fram 255/40 R21, bak 265/40 R21.
Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 286, längd 473, bredd 190, höjd 167, spårvidd f/b 162/160. Markfrigång i.u. Tjänstevikt 2 045, maxlast 530, max släpvagnsvikt 2 400. Tank 65 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 550-1 600 liter.
Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 4,1 s, toppfart 250 km/h (285 km/h M Drivers Pack).
Bränsleförbrukning (NEDC) Stad 1,35 l/mil, landsväg 0,91 l/mil, blandad körning 1,05 l/mil. CO_2 239 g/km.
Bränsleförbrukning (WLTP) Blandad körning 1,13 l/mil. CO_2 259 g/km.
GarantierNybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år.
Skatt14 643 kronor per år de första tre åren, därefter 3 176 kronor per år.

Rivaler



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio
Mer karaktär än hos BMW men kvalitetskänslan är tyvärr inte densamma även om priset är likvärdigt. Men Stelvio är kvickare än X3 M.
Pris: 830 000 kronor.



Jaguar F-Pace SVR AWD
Kompressormatad V8 på 550 hästkrafter i brittisk lyxförpackning men med skyhög prislapp.
Pris: 1 138 900 kronor.

[BMW X3 M och X3 M Competition 2020](#)
[91 bilder](#)

ViBilägare

4. Provkörning: Aiways U5 (2019)

Publicerad 2019-11-02 10:00, **text Fredrik Diits Vikström**

Märket var knappt påtänkt för två och ett halvt år sedan. Nu kan eldrivna Aiways U5 bli den första kinesiska bilen att komma till Sverige. Vi har provkört från Oslo till Helsingborg.



Ovanlig syn vid laddstolpen i Falkenberg, snart flödar strömmen till den kinesiska elbilen Aiways U5. Från och med nästa år ska den gå att leasa i Sverige.

Före februari 2017 fanns ingenting. Sedan dess har Aiways tagit fram en helt ny bil och byggt en fabrik från grunden. I april nästa år ska bilen börja säljas i Sverige. Men redan nu står den här i utkanten av Oslo. Fråga mig inte hur det har gått till men nog kan vi säga att kineserna är flitiga.

Märkets första modell är en eldriven suv, ungefär lika stor som Volvo XC60. Hur långt den kommer på en laddning vet vi inte, den officiella siffran är inte spikad ännu, men det ska vi snart ta reda på.

Bilen är en prototyp (”98 procent färdig”) som körts hela vägen från Kina och hit till Oslo, en nätt sträcka på 1 100 mil. Den 40 dagar långa testresan har visat att det oftast går att hitta någonstans att ladda, bara i Kazakstan var man tvungen att använda generatorn i en av de fyra följebilarna. När testkaravanen nu fortsätter mot Helsingborg får Vi Bilägare köra de 50 milen.

Dörrhandtagen är infällda men svänger ut när jag trycker på nyckeldosan. Startknappen behöver jag inte leta efter, den annars fåordige kinesiska ingenjören i passagerarstolen har berättat att det inte finns någon. Det räcker att stänga dörren och bälta på, sedan är det bara att lägga i D och köra iväg.

Vad man ska förvänta sig av en kinesisk bil från ett helt okänt märke är svårt att veta men några större konstigheter står inte att finna. Det mesta ser ut som i vilken modern bil som helst. Konstigast är kanske att ratten är rektangulär och att det inte finns något handskfack, bara två krokar.



Speciell form på ratten, annars inga konstigheter.

Som vanligt numera styrs nästan alla funktioner via en pekskärm, på mittkonsolen finns bara växelväljare och elhandbroms. På skärmen står allt på kinesiska men den fåordige ingenjören är behjälplig med att ändra temperatur och visa runt i det omfattande menysystemet.

Snart sprakar det i ingenjörens radioapparat och det är dags att ge sig av. Elmotorn som driver framhjulen ger ifrån sig ett svagt vinande och bilen glider mjukt iväg. Färddatorn visar att batteriet är 100 procent laddat och att den beräknade räckvidden är 502 km.



Medellängden i Kina är 158 cm för kvinnor och 169,5 cm för män,
kanske en förklaring till att bakluckan bara öppnar 180 cm över backen.



Bilen ska ha minimalt servicebehov". Aiways tar till en del ovanliga metoder när det kinesiska märket börjar säljas i Europa nästa år.

Accelerationen är inte lika sportbilssnabb som i många andra elbilar men fartökningen på påfarten till E6:an är mer än tillräcklig. Släpper man gasen motorbromsar bilen hyfsat kraftigt och laddar batteriet.

Utsikten från förarplats är utmärkt, den 450 kg tunga batterilådan som sitter under golvet gör att man hamnar lite högre upp. Trots att detta är en prototyp som körts hela vägen från Kina verkar bilen vara väl hopskruvad. Några inredningspaneler sitter löst och snett men annars känns det som ett pålitligt bygge. Hur bilen håller på sikt är en annan femma men gamla föreställningar om att "Made in China" automatiskt betyder taskig kvalitet är nog bara att glömma.



Första gången i Sverige. För uppvärmning av kupén finns en luftvärmepump, positivt för räckvidden vid kyla.



Runt hjulhusen kan de där sista prylarna stuvas in.

Innan avfärd försökte Alexander Klose, tysken som ansvarar för Aiways satsning i Europa, ringa in vad som är idén bakom märket:

– Vårt mål är att bygga eldrivna premiumbilar som också är prisvärda.

Vad som är ”premium” går att diskutera. Jag skulle nog säga att utförandet kan jämföras med Kia och Hyundai och det behöver ju inte vara fel. Vad som är prisvärt är svårt att säga när priset inte är fastställt men det sägs att bilen ska gå att leasa för ungefär 5 400 kr/mån.



Rymligt värre där bak.
Notera avståndet mellan golvet och underredet, där sitter batteriet.



Här har vi aldrig sett ett ladduttag tidigare, under vänster strålkastare.

E6:an söderut genom Bohuslän bjuder inte på särskilt omväxlande körning men bilen rullar i alla fall bekvämt och avspänt. Sittkomforten är tveksam, den smala förarstolen verkar vara gjord för lite mindre chaufförer. Ljudnivån är i alla fall acceptabel.



Den lilla elmotorn frigör utrymme under huven, bra plats för sladdar.

Strax innan Uddevalla sprakar det i radioapparaten igen. Det är dags att ladda. Den första snabbladdaren vid Torps köpcentrum vägrar starta men en bit bort finns en annan som gladeligen levererar ström. Flera nyfikna kommer fram för att fråga: vad är det där för konstig bil? Den ser ju inte så dum ut, tycker några av betraktarna.

Körsträckan var visserligen kuperad men hastigheten var 90–100 km/tim och temperaturen låg mellan 20 och 25 grader. Ändå gick batterimätaren från 100 till 30 procent på 208 km körning. Omräknat blir den totala räckvidden ungefär 30 mil. Inget att tappa hakan över numera men säkert tillräckligt för mångas behov.

Med sladden inkopplad har vi tid att kolla in resten av bilen. Rymlig är den verkligen och särskilt i baksätet. Kineser föredrar generellt att åka där bak, är man tre i sällskapet sätter sig alltid två i baksätet. Benutrymmet är nästan slösaktigt stort och eftersom bilen saknar kardanaxel är golvet platt.

Bagageutrymmet är inte lika tilltaget men under golvet finns ett djupt extrafack och behövs mer plats finns ytterligare ett stuvutrymme under motorhuven. Baksätet är dock endast tvådelat och nedfällt blir det en ordentlig uppförsbacke.

Varning också för bakluckan som har en öppningshöjd på 180 cm, jag råkar veta hur det känns att få låset i bakhuvudet.

– Ni européer är så långa. Vi måste nog höja luckan, säger Emma Hai som leder testresan.

Resten av sträckan till Helsingborg fortlöper problemfritt. Det som stör mest är känslan i bromspedalen. Trycker man lätt är det elmotorn som bromsar men trycker man bara lite hårdare kommer all bromskraft på samma gång. Att bromsa mjukt är nästan omöjligt, men den fåordige ingenjören verkar vara medveten om problemet.

Hur det ska gå för Aiways står skrivet i stjärnorna. Bilen i sig verkar vara helt okej men det är ju så mycket annat som spelar roll. Hur ska man lösa försäljning, provkörning, service, garantier och så vidare?

Kanske blir märket att räkna med framöver. Kanske var detta en av få bilar som över huvud taget hittar till Sverige.

Aiways tar till en del ovanliga metoder när det kinesiska märket börjar säljas i Europa nästa år.

– Man beställer bilen via internet och får den levererad tre dagar senare, säger Alexander Klose som är chef för satsningen.

Den första modellen, U5, ska bara finnas i två varianter och två färger. Det gör att bilar alltid ska finnas i lager. Att köpa bilen kommer inte vara möjligt utan bara att leasa.

– Kostnaden beror på vilket leasingbolag vi kommer överens med. Det svåraste är att beräkna restvärdet. Men vi tror på en månadskostnad på lite mindre än 500 euro, inklusive allt, säger Alexander Klose.

500 euro motsvarar cirka 5 400 kr. Vinterdäck kan dock komma att kosta extra.

– Det finns ingen annan som gör en sådan här elbil i den här prisklassen. Det finns bilar med förbränningsmotor som kostar ungefär lika mycket. Skillnaden är att det här bilen är eldriven och fullt uppkopplad, säger Alexander Klose. Märket ska heller inte ha någon traditionell importör eller vanliga återförsäljare.

– Vi vill inte bygga några bilhallar. Det finns tillräckligt med bilhallar och bilhallar är inget bra sätt för att visa bilar. Vi satsar i stället på ”popup-butiker” som reser från stad till stad, säger Alexander Klose. Tanken är att använda hyrbilsbolag för att erbjuda provkörning.

Eget verkstadsnät ska man också klara sig utan.

– Kärnan i vårt upplägg är att bilen ska ha minimalt servicebehov. Serviceintervallet kommer att vara 10 000 mil men vi skulle egentligen inte behöva regelbunden service. Bilen har sensorer

i stort sett överallt som berättar om något är på väg att gå sönder. Vi vet om bromsarna är på väg att bli utslitna. Om bilen flaggar för någon åtgärd ska man ringa vägassistans som hjälper att hitta en verkstad eller kalla på bärgare.

– Vi kommer att ha en centraliserad verkstad utanför München för allt som är för svårt för någon annan att hantera. Allt annat ska kunna åtgärdas av en grupp verkstäder som vi just nu håller på att välja ut, säger Alexander Klose.

Allt som har med mjukvara att göra ska också gå att uppdatera trådlöst, ”over the air”.

– Eftersom bilen är väldigt elektronisk kan det bli vissa problem men vi har också möjligheten att snabbt fixa problemen.

Fakta Aiways U5

Pris, från kr: Endast leasing. Förväntad kostnad 5 400 kr/mån.

Svensk lansering: April 2020.

Mått, cm: L 468/B 187/H 168.

Tjänstevikt, kg: 1 730.

Max dragvikt, kg: Inte bestämt om bilen kommer med dragkrok.

Motor: El, max effekt 204 hk (150 kW), max vridmoment 315 Nm. Batteri: 65 kWh. Max 60 kW snabbladdning (CCS), 20–80 procent på 40 min. Max 10 kW normalladdning (Typ 2), 10–95 procent på 8 timmar.

Kraftöverföring: Framhjulsdrift, enväxlad växellåda. Prestanda: Toppfart 160 km/tim. Acceleration 0–100 km/tim på 9 s. **Deklarerad räckvidd**: Ej fastställd.

Konkurrenter: Ingen i samma prisklass men storleksmässigt jämförbar med Audi E-tron, Mercedes EQC och Jaguar I-Pace.

Plus: Billigare än andra elbilar, bjussiga utrymmen.

Minus: Oprövat märke, omöjligt att bromsa mjukt.

Vad nytt? Både märket och bilen.

För vem? Prismedvetna elbilsförare som vågar prova något nytt.

Fakta Aiways

Vad: Ny elbilstillverkare från Kina. Uttalas ”Ajväjs”. Börjar säljas i Kina i höst och i Europa i april 2020.

Grundat: 2017.

Anställda: Cirka 1 400.

Fabrik: Shangrao, 50 mil söder om Shanghai. Kapacitet 150 000 bilar/år (kan utökas till 300 000).

Modeller: Bara en än så länge, suven U5. Den sjusitsiga U7 är näst på tur. En bränslecellsbil som går på metanol finns också i planerna.

auto motor & sport

5. Fredagsfilm: Höga hoppa och breda sladdar

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-11-01, 18:15

Det är fredag igen och halloween står för dörren. Vad passar då bättre än att bjuda på en hårresande video med det bästa från årets finska VM-rally, ett rally som vanns av estländaren Ott Tänak. En tävling återstår i årets VM-serie, trots det är det redan klart att 32-årige Tänak tar hem VM-titeln.



Inte sällan visar åskådarna prov på låg självbevarelsedrift.

FILM: [*https://youtu.be/Zu8SBZrdoRA*](https://youtu.be/Zu8SBZrdoRA)

Hur som helst, filmen är ett axplock med det bästa från det Rally Finland som gick av stapeln mellan 1 och 4 augusti i år. Det finska rallyt är ett av VM-seriens snabbaste och efter att ha sett denna film är det svårt att säga emot.

Förutom stora hopp bjuder filmen på breda sladdar, höga hastigheter och dödslängtande åskådare. Om inte annat kan denna film agera som en påminnelse om hur pyramidalt skickliga dessa förare är. Hatten av och trevlig fälg, säger vi.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Hemliga BMW 767iL med V16-motor

Mattias Rabe, 2 november 2019

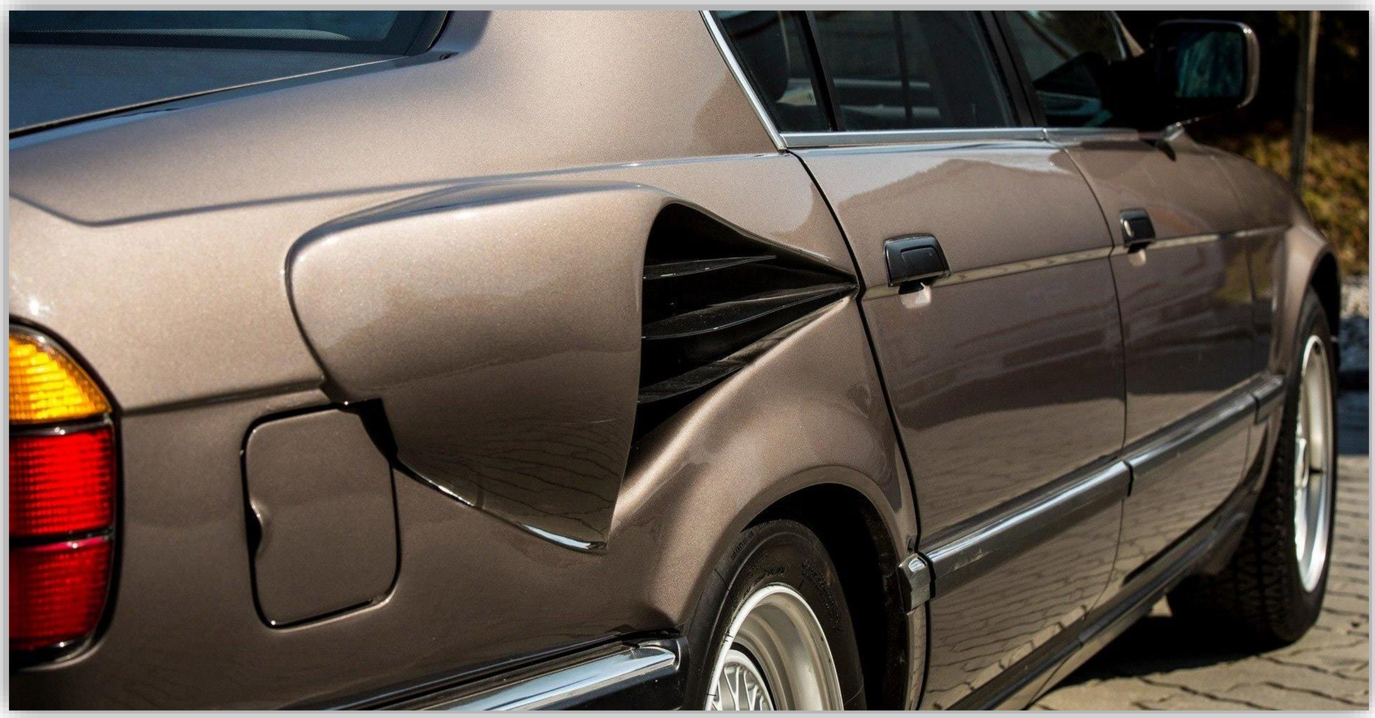
1987 såg BMW:s första V12-motor dagens ljus. Parallellt med den tog man även fram en V16-maskin, men den tog sig aldrig vidare från konceptstadiet. Här är historien om det sextoncylindriga monstret från München.



Stora motorer med många cylindrar blir allt mer sällsynt. Allt fler åttacylindriga motorer ersätts med överladdade sexor eller elektrifierade fyror, och de tolvcylindriga motorerna är förmodligen snart ute ur spelet, även om BMW håller fast vid sin så långt det är möjligt.



En 750iL… men vad är det för mysko på bakskärmen?



Den märkliga svulsten, det finns likadan på vänster bakskärm,
leder in luft till bagageutrymmet….



… där bilens kylsystem, som normalt sitter bakom grillen i andra änden av bilen, är placerat.

BMW:s första V12-motor, den med beteckningen M70 och som i grunden var två raka M20-sexor med 60 graders vinkel mellan cylinderbankarna, lanserades 1987 i 750i. Den var på 4 988 kubikcentimeter (avrundas till 5,0 liter, därav siffran 50 i modellbeteckningen 750i) och därmed exakt dubbelt så stor cylindervolym som märkets raka sexa som var på 2 494 kubikcentimeter (2,5 liter).

BMW ville under samma år, det vill säga 1987, visa förträffligheten med sina maskiner och hur skalbara de var. Det vill säga att man kan addera och subtrahera cylindrar i princip hur som helst, ungefär på samma vis hur många biltillverkare i dag arbetar. Man tog fram en trecylindrig motor på 1,25 liter enligt denna princip, men framför allt tog man fram en gigantisk V16-motor som på 6 651 kubikcentimeter (6,7 liter). Man lade helt enkelt till två cylindrar till varje cylinderbank på M70-tolvan. Motorn gick under internnamnet ”Gold-fisch”, hade 408 hästkrafter och vägde 310 kilo. V12:an hade ”bara” 300 hästkrafter.



1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8… på varje sida.
En V16-motor med andra ord. 60 grader mellan cylinderbankarna.

V16-maskinen placerades i, som det ser ut på bilderna, en 750iL, det vill säga den förlängda V12-versionen av 7-serie generation E32. Men det finns uppgifter om att grundbilen var en 735iL, alltså modellversionen med den raka sexan på 3,4 liter (M30).

Motorn med sexton cylindrar var så enorm att den fyllde upp hela motorrummet. BMW:s ingenjörer var därför tvungna att placera kylsystemet i bagageutrymmet. Grillen i fronten förlorade därmed sin funktion, i stället öppnades bakskärmarna upp och stora luftscoop monterades för att kylande luft skulle ha en chans att ta sig in. Mellan bakljusen syns tydligt kylsystemet med dubbla fläktar.

Bilen kallades internt för bland annat ”767iL Goldfisch” och ”Hemliga Sjuan”. Just hemlig var den allt, bilen presenterades bara inom företaget och visades aldrig upp offentligt förrän på senare år. I förra veckan stod den utställd på Oslo Motor Show.

V16-motorer har aldrig tillhört vanligheterna, men det har funnits några genom tiderna. På 1930-talet var det framför allt Cadillac som satsade på detta antal cylindrar i V-formation. Deras motor var på 7,4 liter. För 15 år sedan presenterade Rolls-Royce en V16-motor på 9,0 liter i konceptbilen 100EX.

På senare år har det i V16-sammanhang handlat om märkliga supersportbilen Devel Sixteen, bilen som sägs göra 560 km/h men som aldrig kommer till skott.

Även Bugatti är kända för sexton cylindrar, men det franska märket har en annan konfiguration – W16.

7. ”Vackraste Countachen du kommer att se någonstans”

Redaktören bytbil, 2019-11-04

Se Lamborghinin Countach Downdraft - med sexdubbla weber på V12:an



FILM: https://youtu.be/eMfMhPSLjE8

Superbilarnas heliga gral – Lamborghini Countach är fortfarande en magisk bil. Nu säljs ett av världens finaste exemplar som var Lamborghinis pressbil 1985. Bilen är av superversionen Countach QV Downdraft och har 455 sjungande hästkrafter från V12;an med sex Weberförgasare.

När Lamborghini Countach premiärvisades på Genèvesalongen 1971 var den helt banbrytande. Var det en bil, ett flygplan eller ett rymdskepp? Så här hade inte någon sportbil sett ut tidigare. Designen var så banbrytande att Countach kom att produceras i 16 år och pryda väggar i miljontals pojkrum.

Ferrari var fram tills denna tidpunkt ganska högbyggda bilar med ballongdäck och runda strålkastare, Lamborghinis aggressiva kilform, extremt breda däck och designelement med luftintag satte en helt ny standard för världens superbilar. Bakom mästerverket låg den legendariska designern Marcello Gandini.

Bilen fick sitt namn efter det piemontiska ordet för plåga eller förvåning: ”Countach”. En två meter lång medarbetare i produktionen brukade använda ordet.

– När vi arbetade på natten, för att hålla vår moral uppe, var det en rysande ande, så jag sa att vi kunde kalla den Countach, har bilens chefsdesigner Marcello Gandini berättat.

Tre år efter att den visats upp på bilsalongen för häpna besökare gick den i produktion. Designen var så banbrytande att den kom att produceras i hela 16 år, unikt för en superbil. Det är ändå ingen dussinbil, blott 2042 bilar tillverkades på 16 år. Under de 16 åren gick bilen igenom en enorm utveckling, från den rena designen i början till en bil förstärkt med kjolar och spoilers, på ett lite vulgärt men aggressivt 1980-talssätt.

Grundkarossen i tunn aluminiumplåt, rörramschasit och saxdörrarna har dock varit desamma under alla 16 år sedan.

Motorn och prestandan i bilen gick från 355 hästkrafter till 475 under modellens livstid. På 1980-talet var Countach det snabbaste du kunde åka i, fram till att Porsche 959 och Ferrari F40 tog över de två översta platserna på tronen.

Den odödliga designen i kombination med bilens coolhet har gjort att den fått spela stora roller i flera filmer. Bland annat finns en odödlig scen i ”Wolf of Wall Street” där en kraftigt påtänd Jordan Belfort skrotar en Countach. Sanningen är att filmskaparna faktiskt förstörde en riktig Countach.

Lamborghini Countach har i dag blivit en populär klassiker och ett eftertraktat objekt för samlare. Bilar har sålts för så mycket som 12 miljoner kronor på auktioner. Även i Sverige finns faktiskt cirka tio bilar av den legendariska modellen.

Nu finns chansen att köpa ett av världens finaste exemplar av Lamborghini Countach. En Lamborghini Countach QV Downdraft från 1985, känd som en av de allra kraftfullaste Countach-versionerna,säljs under Russo och Steele’s januariautkon i Scottsdale, Arizona.

Det handlar om en Countach som bara gått 1500 mil och har 455 hästkrafter från V12:an på 5,2 liter. Downdraft-versionen har fått sitt namn eftersom den är bestyckad med sex Weber-förgasare. De amerikanska bilarna hade vid samma tidpunkt bränsleinsprutning och endast 420 hästkrafter.

Den vita pärlan har ett förflutet som Lamborghinis fabrikspressbil och fotobil för Downdraft-broschyren som delades ut i Genèvesalongen 1985, enligt en pressrelease för auktionen. Den aktuella bilen är lackerad i Iconic Bianco Polo Park med Rosso-inredning. Efter sin tid som pressbil importerades den till USA av Al Copeland, ägaren till Popeyes Chicken National restaurangkedja och en hängiven bilentusiast..

– Detta är förmodligen det vackraste exemplet på en Countach Downdraft du kommer att hitta någonstans. Även efter dagens standard är bilen ganska kraftfull, och även om den är nästan 35 år gammal, är dess design tidlös och rena superbilsfantasin, säger Drew Alcazar, president och verkställande direktör för Russo och Steele.

Trots att bilen bara har gått 1500 mil så har den renoverats ytterligare för stora pengar. Bland annat har den fått helt nytt läder i röd originalfärg. Dessutom har ett nytt Ansa-avgassystem monterats och en mekanisk genomgång på detaljnivå av en märkesspecialist.

Vad priset kan sluta på är det förstås ingen som vet ännu, men det skulle förvåna mycket om det går under fem miljoner kronor.

Redaktören bytbil

Relaterade artiklar

Se den totalrenoverade Miura SV

Lamborghinin gömdes i 40 år efter trafikolyckan

Koenigsegg släpps som massagestol

Enbent Instagram-kändis togs av polis i 205 km/h

Klassiker

8. Grattis Parisienne!

Publicerad 8 november 2009, **text Carl Legelius**

I dag har Vendela namnsdag, hurra för dig! Vi på Klassiker passar på att fira två bilmär-ken som haft Parisienne på sina program.



Parisienne är franska och betyder parisisk/a. Renault valde det namnet för en chic special-modell av R4 och Pontiac i Kanada för sina Chevroletderivat som säkert därmed särskilt appelle-rade till den fransktalande delen av befolkningen. Under ett fåtal år fanns såldes också Kanadabyggda Parisienne i USA.



På våren 1963 presenterades en kromtyngd lyxupplaga av Renault 4 kallad La Parisienne. Den hade framtagits i samarbete med modejournalen Elle och skulle särskilt appellera till kvinnor vilket inte i början av 1960-talet ansågs diskriminerande eller fördomsfullt. Bilarna var alltid svarta och försedda med karossapplikationer antingen med imiterad korgflätning eller med skotskrutning i rött eller blått. Parisienne tillverkades till och med 1968 och skilde sig från andra R 4:or genom att redan från början ha "stora" 5CV-motorn på 845cc.



Pontiac Parisienne som tillverkades av GM i Canada för den lokala marknaden var en korsning mellan Chevrolet och Pontiac. All teknik under skalet kom från Chevrolet medan de yttre karosspressningarna härrörde från Pontiac. På bilden en 64:a.



Nu är det 1982 och Pontiac Parisienne är nu en med grill och emblem från Pontiac nödtorftigt kamouflerad Chevrolet Caprice. Den sålde bra i Canada - man fick Pontiacnamnets prestige för obetydligt mer än man fick betala för en Chevrolet.



Pontiac i USA lade 1982 ned sin full-size modell Bonneville och flyttade över dess namn till den intermediate som förut hetat LeMans. För att kunna tillfredsställa de kunder som ännu ville ha de riktigt stora bilarna började man 1983 också i USA sälja kanadensiskt byggda Parisienne, på bilden en 85:a.

SLUT